

LETTURE D'ESTATE

A VOLTE, nel corso dell'anno, mi accade di mettere da parte qualcuno dei libri che mi giungono in omaggio o che acquisto, dicendomi: «Questo me lo leggerò durante le vacanze». Mi è avvenuto anche ieri con la «Storia delle idee del secolo XIX» di Bertrand Russell, uscito nella Biblioteca moderna Mondadori e con la «Storia d'Europa dalla Rivoluzione francese ai giorni nostri» di David Thomson edita da Feltrinelli. (Queste due indicazioni dovrebbero, spero, dare al lettore una idea del genere di libri che metto in serbo per le vacanze: libri massicci e di lenta, riposata lettura). Naturalmente, venuto il momento di lasciare Milano per una qualsiasi meta estiva, i libri che mi porto dietro non sono mai quelli che avevo messo da parte, ma altri, diversissimi, scelti all'ultimo minuto, e debbo confessare che il più delle volte anche questi tornano a casa senza essere stati neanche aperti perché ad essi si sono sostituite altre opere acquistate sul posto. Se ne deve concludere che il libro ti per le vacanze non esiste?

Alcuni di coloro che per la loro professione hanno a che fare continuamente con i libri, s'illudono che per le vacanze convenga loro scegliere opere che possano offrirsi a una lettura disinteressata, e voglio dire con ciò una di quelle opere che non si leggono con lo scopo precipuo di tirarne fuori un articolo o di arricchire la bibliografia del libro che si sta scrivendo, ma alle quali si chiede non più che un puro svago. Senonché una domanda sorge spontanea: esistono libri simili? Ahimè! l'esperienza mi dice di no. Non c'è libro, mi dice l'esperienza, dal quale un giornalista non riesca a tirar fuori un «pezzo», non c'è libro che non possa, se abilmente sollecitato, tramutarsi in un cilindro da illusione. Nè, d'altronde, è pensabile che un giornalista degno di questo nome rinunci a uno spunto che gli offra modo di scrivere le quattro cartelle tradizionali di un «seizevros». Tutto questo, però, riguarda una sola categoria di lettori: quella dei lettori che sono anche scrittori.

Le precedenti considerazioni perdono qualsiasi valore quando si passi a un'altra categoria, a una, cioè, delle innumerevoli categorie di cui si compone il pubblico legittimo. E' da sperare che il lettore comune, grazie anche alle indicazioni che gli danno le rubriche critiche dei giornali e a quelle meno disinteressate della pubblicità editoriale, sappia in genere dove mettere la mano per le sue letture estive.

Arrivato a questo punto mi permetto di far posto a un ricordo personale, quello di una discussione che appunto sui libri delle vacanze ebbi un bel po' di anni or sono, in una sera d'estate, con Eugenio d'Ors. Avevamo passeggiato a lungo per certe strade ormai scomparse della vecchia Milano che lo scrittore spagnolo conosceva assai meglio di molti milanesi, avevamo ammirato, o, meglio, egli mi aveva fatto ammirare certe dimore costruite nel delizioso barocchetto lombardo (il più misurato stile chioncosca), col loro intonaco giallino e i loro balconi in ferro battuto, poi, non so più attraverso quali analogie dialogiche, il discorso era caduto appunto su quali libri convenisse mettere in valigia al momento di partire per il mare, per la montagna o per un giro in paese straniero.

«C'è un genere di libri molto adatti a esser letti in estate», disse Eugenio d'Ors col tono tradizionale e scanzonato che gli era abituale; «sono opere leggere, gradevoli, senonché, per parlar francamente, è più gradevole non leggerle...». Ciò non vuol dire che non ci sia chi li acquisti, dato che il maggior divertimento che possano dare è appunto quello di acquistarle. Un libro nuovo è una cosa squisita. Che buon odore emanava una pagina trentadue di una piacevole occupazione. Più avanti la cosa diventa faticosa, e, d'altronde, quando se ne siano tagliate trentadue pagine, ce n'è anche troppo per chi si dice una lettura d'estate...».

Potrà sembrare strano che, a tanti anni di distanza, io ricordi così, parola per parola, il discorsetto del grande critico spagnolo, ma il fatto è che quella sera, come potrei constatare più tardi, per esprimermi sulla sua paradossale opinione sui libri per le vacanze, il d'Ors non fece che ripetere ciò che sino dal 1906 aveva scritto su questo argomento in una pagina del suo «Glosario» catalano sotto il titolo appunto di «Lectures d'estiu». Non è qui il luogo di ricercare perché un uomo cui non mancavano le idee, meglio ancora, il cui mestiere era precisamente quello di avere delle idee, e idee sempre nuove e originali, citasse se stesso, e in una discussione abbastanza fri-

voia, senza neanche provenirne l'ascoltatore. La spiegazione più logica è che egli avesse dimenticato di avere già scritto quelle cose e provasse l'impressione di pensarle in quel momento per la prima volta.

Comunque sia, egli continuò a parlare spiegandomi perché, secondo lui, il lettore non oltrepassava la trentaduesima pagina del libro scelto per l'estate. «Tutti i libri del genere», disse «si aprono con la descrizione di un paesaggio. Ora, è inevitabile che a un certo punto il lettore si renda conto di come il paesaggio vero, marino o montano, che ha sotto l'occhio sia più bello, più suggestivo, ecc., di quello letterario. Da quel momento il libro perde qualsiasi interesse e il lettore abbandona senza rimorso la lettura per la contemplazione della natura».

L'argomentazione, chi non lo sente, è debole: il paesaggio vero è il paesaggio scritto sono due cose ben distinte, e la bellezza naturale dell'uno non esclude la bellezza letteraria dell'altro. Ma v'è di più: il ragionamento d'orsiano ha perso col tempo quasi ogni valore perché è certo che nessun scrittore comincerebbe oggi un libro con la descrizione di un paesaggio. Il nostro Manzoni sarebbe del tutto svalutato per quella pagina famosa sul «ramo del lago di Como» con la quale incomincia il suo romanzo e non potrebbe concorrere a nessun premio letterario, che è, come tutti sanno, la suprema aspirazione artistica dei nostri giovani scrittori, e non soltanto di essi. Il pessimismo del d'Ors, per tornare a lui, circa le letture estive è dunque sorpassato e se i libri delle vacanze restano intonsi (parola diventata intonsi propria da quando è invalso l'uso di mettere in commercio i volumi già tagliati, il che, sia detto per incidenza, priva il libro di immaturità del libro del sottile piacere di scoprire il suo nuovo acquisto a poco a poco, adoperando delicatamente il tagliacarte), se i libri delle vacanze, ripeto, restano intonsi, le ragioni sono di tutt'altro genere.

I nemici del libro in estate sono le feste, i balli, le elezioni delle «misse», il «bridge» e la canasta, le «parties» d'ogni genere, e tutte le altre cose che concorrono oggi a fare delle vacanze, anziché un periodo di riposo dopo un anno di lavoro o di studio, una sfaccinata supplementare. E tuttavia non ogni sera c'è una festa di «misse», qualche volta manca il quarto al tavolo da gioco; avviene anche, specialmente in montagna, che piova per una settimana filata... In questi casi, e in altri molti che trascuro per brevità, ci si ricorda del libro messo in valigia al momento di partire e che non si è ancora aperto. Certo, è piacevole dover abbassare il libro al rango di «ersatz», ma i tempi vogliono così. E poi, forse, anche in questo caso, il diavolo è meno brutto di come lo si dipinge. Conosco persone che non partono per la campagna senza portare con sé un certo numero di volumi, scelti in base al proprio gusto personale oppure affidandosi al consiglio del libraio. Li leggono? Non potrei giurarli ma penso, ottimisticamente, di sì.

D'altra parte, se gli editori che, per quel ch'io ne so, non sono dei disinteressati benefattori del prossimo, badano a rifornire il mercato di novità nei mesi che precedono il grande esodo verso le spiagge e i monti, una ragione ci deve essere. Il frequentatore abituale delle librerie in questa stagione non può fare a meno di ammirare i loro sforzi e la varietà, la bellezza dei volumi da essi pubblicati a uso del pubblico estivo. Vi sono libri per tutti i gusti: oltre a un profluvio di romanzi più o meno premiati, più o meno segnalati, i quali potrebbero indurci a pensare, ahimè, erroneamente, che la narrativa italiana stia attraversando un periodo particolarmente felice, vi sono libri per chi ama gli studi storici e per chi preferisce quelli archeologici venuti in grande onore negli ultimi tempi; vi sono saggi letterari, biografici, filosofici, sociali; splendono allettativi le opere di scienza e di fantascienza, aride col fascino del mistero e del brivido la letteratura gialla, e via dicendo.

A voi, lettori! Non c'è che l'imbarazzo della scelta; e se non vi sentite di scegliere, affidatevi al caso. Può darsi che vi serva bene. A me è successo. Ho ricordo di una meravigliosa estate passata in riva al lago di Como in compagnia di Alessandro Dumas padre, di cui avevo scovato in fondo a un vecchio baule i sei volumi, lavorati delicatamente a giorno dalle tignole, del «Conte di Montecristo». Il guaio è che non ci sono, per passar le vacanze, molti libri come questo.

Cesare Giardini

PRIMI DIFFICILI PASSI IN TERRA D'AUSTRALIA

L'emigrato che sbarca a Sydney incontra il giorno più lungo dell'anno

Snervante benvenuto dai bizantinismi burocratici degli inflessibili doganieri Tristi, sconsolati e pieni di contraddizioni i contatti d'avvio con la nuova patria

DAL NOSTRO INVIATO

Sydney, luglio

Vicino a Sydney la ragazza che per tutto il viaggio era rimasta chiusa nella sua cabina, nonostante le affettuose insistenze dei camerieri, dell'assistente sociale e persino del primo commissario, si vestì a festa e fece un'uscita trionfale nel salone di stivatura. Per l'occasione aveva avuto il permesso regolare ed ufficiale da parte dell'«compagnia», amico intimo del fidanzato, che le voci a bordo dicevano avesse avuto il viaggio pagato dallo amico proprio per sorvegliare Concetta (che non ballasse, che non parlasse con nessuno, che, insomma, se ne stesse chiusa tutto il giorno in cabina a meditare sulle imminenti glorie del matrimonio e sulle glorie future dell'Australia), mentre non era vero affatto: l'«compagnia» emigrava era che lui, prova ne sia che lo incontrai in un campo di lavoro presso Sydney, qualche settimana dopo. Concetta, dunque, entrò trionfante nel salone di stivatura e poco mancò che non la salutasse un applauso. Era davvero una bella ragazza e risplendeva come un gioiello. Forse era anche per via dell'oro che portava addosso: tre braccialetti, una serie completa di collane, un orologio d'oro, anelli alla mano sinistra e alla mano destra, orecchini pure d'oro. «Mamma mia — disse una signora abruzzese — quella lì vale più di un milione». E Concetta sentì e sorrise, come sorride pure il «paesano» che la teneva a braccio. Subito dopo, però, ambedue impallidirono e scesero di corsa abbasso: le acque australiane, quasi sempre, infingono seve-

re punizioni ai presuntivi (è un mare terribile, che sconvolge non solo lo stomaco, ma anche il sistema nervoso).

Rividi Concetta quando ormai eravamo presso il ponte di Sydney. S'era rimessa l'abito da festa e tutta la gioielleria. Era nervosa. Io sapevo la sua storia e perciò potei facilmente interrogarla. Disse che il fidanzato l'aveva conosciuto quattro anni prima, era un paesano, un paesano di Carmelo (l'altro «paesano», compagno di viaggio e sua guardia del corpo). «Penso, ci lasciamo e ci davamo ancora del lei. Poi si scrissero si mandarono le fotografie, lui fece l'applicazione e le spese del biglietto di viaggio. «E quando si sposate?», «Sì, subito». «E la casa?», «Sapevo di più che in Australia il problema della casa è fondamentale. Concetta rispose con orgoglio: «Il mio fidanzato è contrattatore, guadagna più di sessanta lire alla settimana, la casa c'è già...».

Intanto eravamo giunti al porto e, sotto, sulla banchina, si agitavano gridando almeno un migliaio di persone. Io volevo chiedere a Concetta il significato della parola «contrattatore» e come avrebbero fatto a vivere con sessanta lire alla settimana, quando lei, coprendo il viso con le mani, si mise a piangere come una pazzo, con singhiozzi laceranti da isterica. Guardai giù sulla panchina e vidi, arrampicato sul fucile di una gru, un giovanotto che si fida delle prime impressioni, anche l'atmosfera della panchina di Sydney, o di quella di Melbourne, dove sbarca di solito il maggior numero di emigranti. Al contrario di Perth che si presenta linda e pulita, con una stazione marittima da fantascienza, tanto moderna e razionale, le grandi città dell'Australia sono una delusione immediata per chi si fida delle prime impressioni. Ci sono dei capannoni sporchi, disadori, colmi di balle di lana, di carriere, di stecchi di legno. Il servizio di dogana è quanto di più fischia se si possa immaginare, ed è facile capire come le cose vadano alle lunghe quando si tratta di controllare lo sbarco e lo svincolo dei bagagli (ci si divide colli per persona, in media) di cinque o seicento emigranti.

A bordo la preparazione per lo sbarco comincia già a Perth, cioè quando Sydney è ancora assai lontana. Ma a terra sembra che i doganieri siano sempre colti di sorpresa. La fusione è indescrivibile ed è accresciuta dalla folla di parenti, amici, amici degli amici, che non parlano di niente, assolutamente non silenziosi, che premono contro le scale per salire a bordo e, sistematicamente, ne vengono respinti.

Ho assistito ad alcune scene assai interessanti a Melbourne. C'era un tale che voleva ad ogni costo passare e cercava di «far fesso» il guardiano mostrandogli tutta una serie di tessere, tra cui anche quella dell'associazione bersagliere in congedo; il guardiano si limitava a mandarlo via, senza nemmeno guardare le tessere e quello, dopo aver atteso due o tre minuti, tornava alla carica, sempre inutilmente e sempre con qualche nuova tessera. Altri insultavano il guardiano con epiteti feroci, altri si raccomandavano a lui dicendogli che stange male, che la loro moglie, i loro figlioli stavano male, che sarebbero morti se non li lasciavano passare. Intanto dal ponte si levavano invocazioni di giubilo, è incredibile quanto a lungo possa gridare la gente senza stancarsi, e si intrecciavano dialoghi come «Stanno arrivando, Giuseppe!», «E state bene?», «Sì, stanno bene». «Hai visto Giuseppe che siamo arrivati. Ho visto sì. E mamma sta bene?», «Sì, mamma sta bene». «Aspetta Giuseppe che scendiamo subito». «Sì aspetto, ma fate presto. Moltiplicate per cinque queste voci e avrete soltanto una pallida idea di quello che succede a Sydney o a Melbourne quando arriva una nave italiana».

Di solito tutto finisce nel giro di sei o sette ore, ma è una cosa terribilmente complicata. Si direbbe che gli australiani facciano di tutto per far odiare il loro paese agli emigranti appena questi arrivano. Anzitutto c'è la questione dei formulari in cui si deve elencare per esteso tutto quanto si porta con sé (io stesso, che non me ne penso in Australia per rimanerci, doveti farlo e fu una nota infinita) e in cui bisogna raccontare di sé cose che talvolta non si dicono nemmeno al proprio coniuge. Poi la dogana.

gran parte di colpa ce l'hanno proprio i nostri connazionali, i quali nonostante che al momento della partenza o durante il viaggio gli si dica in tutte le lingue e per almeno un centinaio di volte che di certi articoli in Australia è vietata assolutamente l'importazione (salami, conserve, formaggio, frutta, grappa, vino e olio), si ostinano a tenere queste cose nelle loro valigie, nella speranza (tutta nostra, dobbiamo dirlo) di «far fesso» il doganiere. Il quale doganiere, convenientemente istruito dai suoi superiori sul significato di quella speranza, apre tutte le valigie, tutti i cassoni, tutti i pacchi, rovista fra la roba, controlla una per una tutte le bottiglie, tutti i salami, tutte le forme di formaggio e le mette da parte. Poi fa cenno di chiuderle («Go on!», dice, e passa al prossimo). «Come, go on? Giuseppe, tu che sai l'inglese, spiegale che questo fiaschetto d'olio è per il nostro compare!». Giuseppe spiega, ma il doganiere non l'ascolta, al massimo ripete, seccatissimo, «Go on». «Go on un corno!» esclama Giuseppe, tradito nella speranza di avere finalmente un po' d'olio sulla sua mensa, dopo tanti anni di olio di semi australiani (propraccio, egli ignora la polemica sulle sofisticazioni olearie), se ne va dal capodogano. Ma dal capodogano non ottiene che uno sgomento («Go on»). Allora si appella all'assistente sociale di bordo, al commissario governativo, al capellano, vorrebbe andare dal comandante. E tutti gli spiegano pazientemente che non si può, che non si deve, che le «eccezioni» in Australia non si fanno. E allora Giuseppe torna dalla sua famiglia che non ha avuto ancora il tempo di abbracciare e che se ne sta sconsolatamente, seduta sulle valigie ancora semipiene, fra i sacchi di tela scambicciati dai quali emergono maglie di lana, sottovesti rosa, una calza lunga, due frange di asciugamano. «Niente olio dice. E la moglie si guarda in giro, con gli occhi stanchi, frastornati, sembra che valuti tutto quanto la circonda, la confusione, le valigie, la tristezza opprimente di quel capannone. Improvvisamente quella donna che ha viaggiato per oltre ventimila chilometri per raggiungere il marito e che ha sognato per trenta lunghi giorni quel momento di svincolo dei bagagli (ci si divide colli per persona, in media) di cinque o seicento emigranti.

Certo, come ho detto, contribuisce molto a creare queste impressioni drammatiche delusione, anche l'atmosfera della panchina di Sydney, o di quella di Melbourne, dove sbarca di solito il maggior numero di emigranti. Al contrario di Perth che si presenta linda e pulita, con una stazione marittima da fantascienza, tanto moderna e razionale, le grandi città dell'Australia sono una delusione immediata per chi si fida delle prime impressioni. Ci sono dei capannoni sporchi, disadori, colmi di balle di lana, di carriere, di stecchi di legno. Il servizio di dogana è quanto di più fischia se si possa immaginare, ed è facile capire come le cose vadano alle lunghe quando si tratta di controllare lo sbarco e lo svincolo dei bagagli (ci si divide colli per persona, in media) di cinque o seicento emigranti.

A bordo la preparazione per lo sbarco comincia già a Perth, cioè quando Sydney è ancora assai lontana. Ma a terra sembra che i doganieri siano sempre colti di sorpresa. La fusione è indescrivibile ed è accresciuta dalla folla di parenti, amici, amici degli amici, che non parlano di niente, assolutamente non silenziosi, che premono contro le scale per salire a bordo e, sistematicamente, ne vengono respinti.

Ho assistito ad alcune scene assai interessanti a Melbourne. C'era un tale che voleva ad ogni costo passare e cercava di «far fesso» il guardiano mostrandogli tutta una serie di tessere, tra cui anche quella dell'associazione bersagliere in congedo; il guardiano si limitava a mandarlo via, senza nemmeno guardare le tessere e quello, dopo aver atteso due o tre minuti, tornava alla carica, sempre inutilmente e sempre con qualche nuova tessera. Altri insultavano il guardiano con epiteti feroci, altri si raccomandavano a lui dicendogli che stange male, che la loro moglie, i loro figlioli stavano male, che sarebbero morti se non li lasciavano passare. Intanto dal ponte si levavano invocazioni di giubilo, è incredibile quanto a lungo possa gridare la gente senza stancarsi, e si intrecciavano dialoghi come «Stanno arrivando, Giuseppe!», «E state bene?», «Sì, stanno bene». «Hai visto Giuseppe che siamo arrivati. Ho visto sì. E mamma sta bene?», «Sì, mamma sta bene». «Aspetta Giuseppe che scendiamo subito». «Sì aspetto, ma fate presto. Moltiplicate per cinque queste voci e avrete soltanto una pallida idea di quello che succede a Sydney o a Melbourne quando arriva una nave italiana».

Di solito tutto finisce nel giro di sei o sette ore, ma è una cosa terribilmente complicata. Si direbbe che gli australiani facciano di tutto per far odiare il loro paese agli emigranti appena questi arrivano. Anzitutto c'è la questione dei formulari in cui si deve elencare per esteso tutto quanto si porta con sé (io stesso, che non me ne penso in Australia per rimanerci, doveti farlo e fu una nota infinita) e in cui bisogna raccontare di sé cose che talvolta non si dicono nemmeno al proprio coniuge. Poi la dogana.

gran parte di colpa ce l'hanno proprio i nostri connazionali, i quali nonostante che al momento della partenza o durante il viaggio gli si dica in tutte le lingue e per almeno un centinaio di volte che di certi articoli in Australia è vietata assolutamente l'importazione (salami, conserve, formaggio, frutta, grappa, vino e olio), si ostinano a tenere queste cose nelle loro valigie, nella speranza (tutta nostra, dobbiamo dirlo) di «far fesso» il doganiere. Il quale doganiere, convenientemente istruito dai suoi superiori sul significato di quella speranza, apre tutte le valigie, tutti i cassoni, tutti i pacchi, rovista fra la roba, controlla una per una tutte le bottiglie, tutti i salami, tutte le forme di formaggio e le mette da parte. Poi fa cenno di chiuderle («Go on!», dice, e passa al prossimo). «Come, go on? Giuseppe, tu che sai l'inglese, spiegale che questo fiaschetto d'olio è per il nostro compare!». Giuseppe spiega, ma il doganiere non l'ascolta, al massimo ripete, seccatissimo, «Go on». «Go on un corno!» esclama Giuseppe, tradito nella speranza di avere finalmente un po' d'olio sulla sua mensa, dopo tanti anni di olio di semi australiani (propraccio, egli ignora la polemica sulle sofisticazioni olearie), se ne va dal capodogano. Ma dal capodogano non ottiene che uno sgomento («Go on»). Allora si appella all'assistente sociale di bordo, al commissario governativo, al capellano, vorrebbe andare dal comandante. E tutti gli spiegano pazientemente che non si può, che non si deve, che le «eccezioni» in Australia non si fanno. E allora Giuseppe torna dalla sua famiglia che non ha avuto ancora il tempo di abbracciare e che se ne sta sconsolatamente, seduta sulle valigie ancora semipiene, fra i sacchi di tela scambicciati dai quali emergono maglie di lana, sottovesti rosa, una calza lunga, due frange di asciugamano. «Niente olio dice. E la moglie si guarda in giro, con gli occhi stanchi, frastornati, sembra che valuti tutto quanto la circonda, la confusione, le valigie, la tristezza opprimente di quel capannone. Improvvisamente quella donna che ha viaggiato per oltre ventimila chilometri per raggiungere il marito e che ha sognato per trenta lunghi giorni quel momento di svincolo dei bagagli (ci si divide colli per persona, in media) di cinque o seicento emigranti.

Certo, come ho detto, contribuisce molto a creare queste impressioni drammatiche delusione, anche l'atmosfera della panchina di Sydney, o di quella di Melbourne, dove sbarca di solito il maggior numero di emigranti. Al contrario di Perth che si presenta linda e pulita, con una stazione marittima da fantascienza, tanto moderna e razionale, le grandi città dell'Australia sono una delusione immediata per chi si fida delle prime impressioni. Ci sono dei capannoni sporchi, disadori, colmi di balle di lana, di carriere, di stecchi di legno. Il servizio di dogana è quanto di più fischia se si possa immaginare, ed è facile capire come le cose vadano alle lunghe quando si tratta di controllare lo sbarco e lo svincolo dei bagagli (ci si divide colli per persona, in media) di cinque o seicento emigranti.

A bordo la preparazione per lo sbarco comincia già a Perth, cioè quando Sydney è ancora assai lontana. Ma a terra sembra che i doganieri siano sempre colti di sorpresa. La fusione è indescrivibile ed è accresciuta dalla folla di parenti, amici, amici degli amici, che non parlano di niente, assolutamente non silenziosi, che premono contro le scale per salire a bordo e, sistematicamente, ne vengono respinti.

Ho assistito ad alcune scene assai interessanti a Melbourne. C'era un tale che voleva ad ogni costo passare e cercava di «far fesso» il guardiano mostrandogli tutta una serie di tessere, tra cui anche quella dell'associazione bersagliere in congedo; il guardiano si limitava a mandarlo via, senza nemmeno guardare le tessere e quello, dopo aver atteso due o tre minuti, tornava alla carica, sempre inutilmente e sempre con qualche nuova tessera. Altri insultavano il guardiano con epiteti feroci, altri si raccomandavano a lui dicendogli che stange male, che la loro moglie, i loro figlioli stavano male, che sarebbero morti se non li lasciavano passare. Intanto dal ponte si levavano invocazioni di giubilo, è incredibile quanto a lungo possa gridare la gente senza stancarsi, e si intrecciavano dialoghi come «Stanno arrivando, Giuseppe!», «E state bene?», «Sì, stanno bene». «Hai visto Giuseppe che siamo arrivati. Ho visto sì. E mamma sta bene?», «Sì, mamma sta bene». «Aspetta Giuseppe che scendiamo subito». «Sì aspetto, ma fate presto. Moltiplicate per cinque queste voci e avrete soltanto una pallida idea di quello che succede a Sydney o a Melbourne quando arriva una nave italiana».

Di solito tutto finisce nel giro di sei o sette ore, ma è una cosa terribilmente complicata. Si direbbe che gli australiani facciano di tutto per far odiare il loro paese agli emigranti appena questi arrivano. Anzitutto c'è la questione dei formulari in cui si deve elencare per esteso tutto quanto si porta con sé (io stesso, che non me ne penso in Australia per rimanerci, doveti farlo e fu una nota infinita) e in cui bisogna raccontare di sé cose che talvolta non si dicono nemmeno al proprio coniuge. Poi la dogana.

ha tanto bisogno di braccia, è disposta ad accogliere tutte le nazionalità del mondo (eccetto quelle di colore), ma al momento dell'entrata dell'ospite in casa sua sembra che voglia spartargli in faccia.

«Non vogliamo esser fatti fessi», mi diceva un collega di Sydney cui raccontavo questi episodi. Ma poi lui stesso li deplore e mi disse in confidenza che un giorno, proprio a Sydney, in una discussione con un italiano a proposito della confusione e del grande sbraccarsi che fanno gli emigranti quando arrivano per salutare i familiari, si sentì rispondere: «Sì, noi italiani le mani siamo abituati a muoverle perché le abbiamo avute sempre libere». Era un accenno piuttosto pesante alla leggenda che vuole gli australiani discendenti dai galeotti. Ma il mio collega di Sydney l'accettò senza arrabbiarsi ed ebbe anche lo spirito di riferirmelo. Tanto, è soltanto una leggenda.

Luciano Cossetto



Anthony Perkins nel «Processo» kafkiano, diretto da O. Welles

UN INTERESSE PIENAMENTE GIUSTIFICATO

Il Telstar è il principio di una rivoluzione economica

Molte società di diverse nazioni attratte verso questo settore con il miraggio di uno sfruttamento commerciale dei satelliti

L'enorme interesse suscitato nel pubblico dal recente successo del nuovo satellite per le telecomunicazioni lanciato dagli americani è pienamente giustificato perché il Telstar dimostra che vi è la concreta possibilità di rivoluzionare gli esistenti sistemi di telecomunicazioni rendendo accessibile anche alle borse meno fornite l'uso delle ricetrasmittenti telefoniche sulle grandi distanze intercontinentali.

Il Telstar non è che un primo passo verso la realizzazione d'impresce che presentano allentare prospettive di un notevole economico-commerciale capace di ripagare le cospicue spese sostenute dai promotori degli esperimenti: è la prima volta che accanto all'interesse sperimentale, scientifico o politico un'impresa astronautica offre anche un interesse economico.

Vi vorranno ancora anni prima che si possa realizzare un continuo di comunicazioni telefoniche e televisive tra tutti i punti del nostro pianeta, mediante una rete di stazioni orbitali scaglionate nello spazio, possa essere assicurato; ma i programmi americani già prevedono una intensificazione delle prove. Oltre al Telstar, dell'«American Telephone & Telegraph Co.», nell'anno in corso saranno lanciati, con scopi analoghi, due satelliti Relay realizzati dall'Agenzia Spaziale, la

NASA, e dalla RCA (Radio Corporation of America); un terzo Relay, altri due Telstar e due satelliti Syncon (questi ultimi realizzati dalla NASA e dalla Hughes Aircraft Co.) saranno lanciati durante il primo trimestre 1963, e un terzo Syncon nel secondo trimestre 1963. Ma il chiaro successo delineatosi con l'esperimento del primo Telstar, la prospettiva di uno sfruttamento economico-commerciale e il timore della concorrenza di altre nazioni in questo nuovo campo che si apre alle speculazioni affaristiche, spingeranno probabilmente gli esperimenti, affrettando così il conseguimento di risultati ancora più brillanti di quelli preventivati finora.

Tutti i progetti menzionati si basano sulla utilizzazione di stazioni orbitali di tipo cosiddetto «passivo», si tratta di vere e proprie stazioni ricetrasmittenti, le quali, sfruttando l'energia fornita da batterie ricaricate mediante cellule sensibili alle radiazioni solari, trasmettono gli impulsi ricevuti dopo averli opportunamente amplificati. Molta strada è stata percorsa da quando, appena due anni fa, i satelliti di tipo «attivo» per telecomunicazioni a superficie riflettente (cioè di tipo «passivo») come il famoso Echo, il cui grande involucro argentato poteva essere visto anche ad occhio nudo!

Il miraggio di uno sfruttamento commerciale dei satelliti per le telecomunicazioni ha attratto verso questo particolare settore delle ricerche astronomiche l'interesse di molte società in diverse nazioni; anche il nostro Paese si è assicurato una partecipazione alle future ricerche. Un nuovo organismo, denominato Telespazio, creato dalla RAI e dall'Italcable, ha già stipulato diversi contratti con la NASA per concorre ai progetti Relay e Telstar; ed è a tale scopo che, nella pianura del Fucino, si sta ora allestendo quella stazione della quale hanno parlato i giornali in questi giorni. La stazione italiana, che dovrebbe entrare in funzione entro l'anno, sarà dotata di una antenna parabolica orientabile di circa dieci metri di diametro, molto direttiva, la quale servirà il ricevitore principale, cioè quello destinato a captare gli impulsi rinviati dal satellite, ed è ricevitori per l'acquisizione e l'inseguimento automatico del satellite, per mantenere, cioè, l'antenna opportunamente orientata verso lo stesso.

Francesco Pierotti

STET
SOCIETÀ FINANZIARIA TELEFONICA - per Azioni
Sede Legale: Torino - Direzione Generale: Roma
Capitale sociale: L. 160.000.000.000
PAGAMENTO SALDO DIVIDENDO
ESERCIZIO 1961-62

A seguito delle deliberazioni dell'Assemblea ordinaria degli azionisti del 18 luglio 1962, a partire dal 23 luglio 1962, contro stacco della cedola n. 72, sarà posto in pagamento, presso le Casse sociali di Torino (Via Meucci, 7) e di Roma (Via Arcangelo Corelli, 10) e presso le consuete Casse incaricate, il saldo dividendo dell'esercizio 1961-62 in ragione di L. 100 (cento) per ognuna delle n. 80.000.000 di azioni in circolazione.

Il Consiglio di Amministrazione



Rossano Brazzi, qui fotografato con la Magnani, ha avuto un ambito riconoscimento con il premio «Una vita per il cinema»

ULTERIORE SNELLIMENTO ALLA FRONTIERA Agevolazioni doganali per chi va in Jugoslavia

Riguardano auto, moto e «bagaglio personale»

Nuove agevolazioni doganali per i viaggiatori stranieri muniti di passaporto che fanno il loro ingresso in Jugoslavia, in vigore dal 1. luglio scorso, sono state stabilite dal Governo centrale della R.F.P.J. Della loro portata si è fatto interprete ieri mattina, nel corso di una conferenza stampa, il console di Jugoslavia a Trieste, dott. Oluje, il quale ha fatto notare che d'ora in poi non è più necessaria la dichiarazione di dogana per l'automobile e la motocicletta; l'unica eccezione a tale provvedimento riguarda i motocicli fino a 50 centimetri cubi, che appunto perché di minima cilindrata (o le biciclette) non sono sottoposti alla registrazione.

Abolita è stata anche la dichiarazione doganale concernente gli effetti personali del viaggiatore, come anche tutto ciò che può passare sotto la denominazione di «bagaglio personale», quali le macchine fotografiche, i dischi (è sufficiente però l'importazione di una copia soltanto per ogni incisione), le radio, le transistori, i magnetofoni, i cammeolati, i vestiti, gli sportivi in genere, come pure le imbarcazioni trasportate sul tetto dell'automobile; eventualmente, su richiesta, la dichiarazione può avvenire soltanto verbalmente. L'esenzione non riguarda però le macchine da scrivere, sia pur portatili, per le quali, pertanto, vigeva sempre l'obbligo della denuncia per iscritto.

La dichiarazione, obbligatoria finora, è stata abolita anche per la valuta straniera, se che gli organi di dogana va fatta invece la dichiarazione della somma di valuta jugoslava — per la quale sussiste sempre la limitazione — e degli oggetti che si è voluto ora liberalizzare nel caso in cui dovessero risultare in numero eccedente alle necessità del viaggiatore. Tali facilitazioni — ha sottolineato il dott. Oluje — hanno come scopo di facilitare il passaggio del viaggiatore, e non di favorire l'importazione di merci non ammesse, per un viaggio a 13.057, per tre viaggi a 11.138, e per sei volte a 6.808. I visti

per quanto riguarda i visti, il console ha osservato che dal 1. gennaio di quest'anno al 15 luglio scorso, ne sono stati rilasciati in entrata e uscita 6962 (per affari), mentre nello stesso periodo i visti turistici sono ammontati, per un viaggio a 13.057, per tre viaggi a 11.138, e per sei volte a 6.808. I visti

INIZIO IL 28 LUGLIO IN CASTELLO

Dopo tre anni torna l'operetta



(di Gianni Poggi)

Dopo tre anni, torna a Trieste l'operetta, con una serie di recite organizzate dalla Produzione internazionale spettacoli e promossa dalla Azienda autonoma soggiorno e turismo. E con l'operetta torna nella nostra città anche Gianni Poggi, il tenore che non ha certamente bisogno di presentazione, essendo il suo nome molto noto nel campo della lirica, anche fuori dai confini del nostro Paese; il comm. Poggi si è incontrato ieri sera con i giornalisti al Circolo dello stamperia, per un primo scambio di impressioni su quella che si è voluta molto opportunamente denominare «Estate operettistica triestina», e che avrà inizio sabato 20 luglio per concludersi il 1. agosto, nel cortile delle Milizie al Castello di S. Giusto. Tre sono le rappresentazioni in programma: «La casa delle tre ragazze» di Schubert, con protagonista Gianni Poggi, che andrà in scena il 28 e 31 luglio e il 3 e 8 agosto, «Acqua, che...», l'operetta in tre atti di Pietro, in programma per il 2, 4 e 7 agosto, e «Lisbona di notte», l'operetta-rivista in tre atti di Cusani, tratta da «Effort di Siviglia», fissata al 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 agosto, e quest'ultimo, non spettacolo rimodernato, che ha lo scopo di accontentare anche coloro che nutrono una spiccata simpatia per il nuovo stile.

Oltre alla coppia di bello Julio Torres and Mario, con il chitarrista Manolo Vasquez, già comparsi in uno spettacolo cinematografico, «Lisbona di notte» ci porterà l'intramontabile avveduto della rivista, Wanda Orlis, che interpreterà la figura di una diva da tabarin e canterà i pezzi più salienti delle sue numerose riviste, con sorpresa finale per il pubblico triestino. Quello stesso pubblico che avrà la possibilità di applaudire pure la Duval e Carlo Rizzo, che è stato per vent'anni validi spalla di Mario, e l'indimenticabile Elviro Calderoni che, oltre nelle vesti di attore, si presenterà a San Giusto in qualità di regista di tutti e tre gli spettacoli. Mo'no attesa a comunque l'in-

La visita a Trieste degli allievi del «Montecuccoli»

L'incrociatore «Montecuccoli», nave scuola dell'Accademia navale di Livorno, sarà nel nostro porto la mattina del 27 corrente. Arriverà direttamente da Brindisi dopo aver toccato il porto di Vellefrance. A bordo dell'unità, oltre agli ufficiali e all'equipaggio, si trovano per la annuale crociera d'istruzione circa 150 fra aspiranti ed allievi dell'Accademia. L'incrociatore si tratterà fino a lunedì 30 corrente nella cui giornata riprenderà la crociera per portarsi a Venezia, Ancona, Corfu, Istanbul, Rodi, Beirut, Suda, Malta, Augusta, Taranto, Cagliari, Portoferraio e Livorno, dove giungerà il 20 ottobre.

Durante i tre giorni di sosta nel nostro porto ci saranno le rituali visite di cortesia fra il comandante, capitano di vascello, Emilio Scialdone, e le autorità. Nutrito appare il programma di visite e manifestazioni organizzate in occasione dell'arrivo degli allievi. Questi eseguiranno infatti delle visite ai cantieri navali locali e a quelli di Monfalcone. Inoltre si porteranno nella Fabbrica Macchine di Sant'Andrea e saranno accompagnati da maggiori stabilimenti industriali. Nella stessa serata dell'arrivo del «Montecuccoli», l'Azienda di autonomia di soggiorno e turismo offrirà un cocktail agli ufficiali e agli accademisti al Bastione fiorito del Castello di San Giusto.

Cronache della televisione Lotta ai gangsters

Il regno della malavita americana fu per molti anni soprattutto Chicago. Fondatore della potente dinastia del vizio e del crimine era stato, nel periodo immediatamente anteriore al decennio degli anni ruggenti, Big Jim Colosimo, arricchitosi con una catena di bordelli. Ma nella primavera del '20 Colosimo fu ucciso di colpo, e il suo posto venne preso da suo luogotenente, Joseph P. Valachi, implicato a quanto pare nell'uccisione del capo, avvenuta poco dopo l'arrivo a Chicago d'un certo Al Capone. Capone s'era fatto il gangster programmatico, il suo regno di terrore e corruzione, erano praticamente finiti. Queste le fasi salienti della criminalità e sanguinaria carriera di Al Capone, che la rubrica «Lotta ai gangsters» programmatica ieri sul Secondo canale ha ricostruito in forma drammatica secondo la tecnica dell'inchiesta. La trasmissione, integrata da un commento esplicativo di Leo Wollemborg, ha messo in luce oltre alla rigorosa fedeltà documentaria del fatto, tutta una pittoresca tipologia della delinquenza americana imperante tra il '20 e il '30. Si è trattato perciò d'un racconto avvincente.

Ber.

LA SITUAZIONE DEL MERCATO DEL LAVORO A TRIESTE

Qualificazione professionale problema d'uomini e di mezzi

Se l'attuale carenza della manodopera non troverà un adeguato rimedio rischierà di determinare una pericolosa strozzatura nell'economia

nell'espansione dell'economia triestina.

Quattro possono essere i rimedi di per evitare che si verifichi un simile caso?

Si è parlato di immigrazione di forze di lavoro da altre provincie e da paesi esteri, di cercare una soluzione fuori del nostro ambiente, è naturale che si ricorra a dei rimedi reperibili nella stessa Trieste. Tali rimedi sarebbero a nostra disposizione, in primo luogo, il cercare di frenare il flusso migratorio delle nostre forze di lavoro, flusso che come il lento ma costante aumento della nostra emorragia, indebolisce sempre più la nostra economia in questo delicato settore, e, in secondo luogo, una volta temporaneamente questo avvenimento, avviare un'azione energica e coraggiosa al fine di qualificare, secondo quelli che saranno gli specifici bisogni del momento, tutta la manodopera disponibile, in modo che il numero dei disoccupati scenda al di sotto dei minimi bassissimi. E tutto questo inquadramento nella speranza che di fronte al fenomeno dell'involuzione demografica della nostra città si arresti, perché altrimenti, una volta che fosse stata adeguata tutta la manodopera umana esistente, si dovrebbero fatalmente aprire le porte alle correnti immigratorie.

Siamo così giunti ad affrontare quello che è un po' come il problema generale di tutti gli osservatori e che definiremo come il problema della qualificazione professionale. Come è esattamente osservato nella relazione presentata al V Congresso della Camera Confederale del Lavoro di Trieste il continuo progresso delle nuove tecniche produttive richiede una sempre maggiore manodopera qualificata, di cui una parte altamente qualificata.

Cosa si è fatto a Trieste nel settore dell'addestramento e della qualificazione professionale? Se ancora una volta perveniamo alle cifre, questa volta proposte dal direttore dello Ufficio del Lavoro di Trieste e riportate dalla summenzionata relazione, vediamo che nell'esercizio 1960-1961 sono stati autorizzati 104 corsi normali, di cui sei non svolti e per i quali è stata chiesta la revoca; 82 corsi per disoccupati di cui 10 non svolti; la spesa totale autorizzata per tutti questi corsi è stata di L. 250.144.175, di cui sono state utilizzate L. 216.654.175. E' appena il caso di dire che il mancato svolgimento del 17 cor-

si deve attribuire all'impossibilità da parte degli Enti gestori di reperire un numero di allievi sufficienti per iniziare i corsi stessi; che parecchi dei corsi svolti si sono conclusi con cinque o sei allievi; che certe qualifiche di mestieri oggetto dei corsi svolti, hanno scarsa possibilità di assorbimento nel locale mercato del lavoro.

Ma la qualificazione professionale non si regala da sola. Seguendo i corsi che di volta in volta vengono autorizzati dal Ministero e che si tengono a cura di vari Enti. Ci sono anche scuole ed istituti che perseguono il medesimo fine. E noi abbiamo voluto renderci conto di come sia la situazione a Trieste per questo delicatissimo settore che interessa contemporaneamente il mondo della scuola e quello del lavoro.

L'organizzazione dei corsi di addestramento professionale, di qualificazione di vari organismi, che operano in dimensioni a livelli diversi, sia pure mirando all'unico fine di mettere in grado l'operante di ottenere una determinata qualifica. In linea di massima, questi organismi si raggruppano in tre grandi categorie: quella delle Scuole statali, quella degli Enti pubblici e privati e dei deputati e quella dei corsi tenuti dalle stesse industrie, mediante i quali le singole aziende cercano di preparare la manodopera qualificata necessaria alle loro specifiche esigenze di produzione.

A tale proposito, bisogna però subito precisare che, nonostante il buon livello d'insegnamento ovunque impartito, non in tutti i casi l'operaio, al termine dell'addestramento, ottiene la qualificazione necessaria per svolgere il lavoro che si è proposto.

La categoria delle Scuole dello Stato comprende le Scuole d'avviamento professionale per i giovani che hanno assolto le elementari e della durata di tre anni e gli Istituti professionali statali per l'industria e l'artigianato (ai quali il prossimo ottobre si affiancheranno gli Istituti statali per il commercio) con corsi di varie durata, da due a quattro anni, a seconda della particolare qualifica cui si miri, aperti ai giovani che abbiano assolto il precedente corso di studi, cioè l'avviamento.

La Scuola d'avviamento professionale non costituisce certo una novità per Trieste; ma nonostante la recente costituzione di alcuni nuovi Istituti di tale tipo, come, per restare nell'ambito della nostra città, quello di via dell'Industria istituito da A. Bergamaschi, sembra che tale tipo d'istruzione sia destinato ad essere quanto prima soppresso, per far luogo alla nuova Scuola media unificata. Infatti, a quanto abbiamo potuto apprendere, non solo i redditi dei presenti ma, se occorre, anche quelli dei futuri del reddito di una comunità.

Gianfranco Viotari

venivano poste in liquidazione le vecchie Scuole biennali, riviste del tutto superate, e, in modo significativo, questo fatto, di come la nostra Scuola statale stia compiendo uno sforzo poderoso per adeguarsi alle crescenti esigenze dei tempi moderni.

In particolare regime di autonomia amministrativa di cui godevano questi Istituti (per la sostituzione di ciascuno dei quali è necessario un decreto del Presidente della Repubblica), unito alla grande libertà di cui gli stessi fruiscono nello stabilire programmi ed orari d'insegnamento e prove d'esame, situazione questa derivante dalla carenza legislativa in proposito, fa sì che grande sia la responsabilità degli uomini che operano in questo tipo di Scuola.

Ad essi, infatti, non solo è demandato il compito di preparare del personale altamente qualificato, ma anche di stabilire in base a quali insegnamenti tale fine potrà essere raggiunto, e, in via pregiudiziale, di quale tipo di qualificazioni avrà bisogno il futuro operante, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

Un grave problema, quindi, di mezzi e di uomini. Problema la cui giusta soluzione può voler dire decise conseguenze per la nostra città e per l'intera regione, e, con essa, il Paese tutto. A tali uomini cioè è imposto il gravissimo compito di prevedere quali potranno essere, negli anni a venire, i bisogni della nostra industria, magari prima che questi siano avvertiti dalla stessa, per poter organizzare quei corsi e preparare quei tipi di lavoratori dei quali vi sarà veramente bisogno.

FACCIAMO UN PO' DI CONTI SULLA NAZIONALIZZAZIONE

Potrà costare di più all'utente l'energia elettrica statizzata

Gli impianti da riscattare rappresentano capitali molto cospicui, per migliaia di miliardi - Perplexità e inquietudine tra i piccoli azionisti

Il problema della nazionalizzazione dell'energia elettrica attualmente in discussione dal Parlamento, sotto l'aspetto di un argomento di largo consumo popolare, fino a qualche mese fa, il problema veniva considerato soltanto sotto il profilo della bolletta mensile da pagare alla Società elettrocomunale di produzione o all'azienda municipalizzata.

Alla domanda se l'energia elettrica statizzata, nei suoi costi e nella distribuzione, domani costerà meno, non si può rispondere affermativamente; più facile è che costi all'utente, al contrario delle italiane, qualche cosa di più.

La situazione non si presenta unica sotto il profilo della speranza di future economie da parte dei quattro quinti della famiglia possessori di azioni, che verranno a trovarsi nelle condizioni di decidere sulle varie alternative che la legge di recente prospetta agli azionisti, che prevede: o il mantenimento delle azioni, qualora la Società che le ha emesse non si ponga in liquidazione, o la cessione delle azioni al nuovo ente di Stato (ENEL), o lo scambio con obbligazioni. Sta di fatto che esiste perplessità ed inquietudine fra i piccoli azionisti, e che da augurarsi che la legge in discussione non sia che si rassicurino, e garantisca in pieno i benefici corrispettivi alle azioni stesse.

Gli impianti da riscattare rappresentano capitali cospicui, solo che si rassicurino sommarariamente un po' i conti. Premesso che la disponibilità di energia elettrica in Italia, di origine idro quanto geotermica, è di 68 miliardi di KW, ora (40,6 idroelettrici e 25,4 geotermici) su una potenza efficiente che oggi supera i 18 milioni di KW, per lo sviluppo decennale (includendo il raddoppio dell'attuale disponibilità e richiesta) occorreranno altrettanti miliardi di energia prodotta.

Si noti che le linee di trasmissione e di distribuzione hanno una consistenza di 34 mila 500 chilometri, il complesso degli impianti elettrici facenti parte unicamente ai complessi delle Società elettrocomunali e delle Aziende municipalizzate, si aggira attorno ai 5100 miliardi di lire, pur tenendo conto delle variazioni dei costi dal 1954 al 1957 e del deprezzamento degli impianti.

Senza le Società municipalizzate, il valore ammonta a circa 4400 miliardi, ai quali aggiungiamo quello degli impianti in costruzione e delle scorte di circa altri 1000 miliardi: totale valore netto complessivo degli impianti delle Società elettrocomunali 5500 miliardi. Il riscatto degli impianti esistenti in 10 anni comporta un rasoio di spesa annuale di 300 miliardi circa di lire, pari al 9 per cento degli impianti a carico del futuro Ente statale, mentre il residuo capitale di 140 miliardi verrebbe coperto dall'auto finanziamento dello stesso Ente.

Nel computo delle spese per il riscatto delle aziende verranno computati i debiti a carico dei mutui accesi dalle Società elettriche per lo sviluppo degli impianti, i quali debiti di obbligazioni già sul mercato.

Quando si parla di monopolio delle imprese elettriche, bisogna tener presente che le imprese che si occupano di produzione e vendita di energia elettrica in Italia a fini commerciali sono: 819 elettrocomunali e 74 municipalizzate, in totale 893, e le Società solo distributrici sono 720 elettrocomunali e 246 municipalizzate: totale generale 1859. La ripartizione della produzione è la seguente: 79,07 per cento da parte delle imprese elettroproduttrici (Finelétrica comparsa), 9,14 p.c. Aziende municipalizzate, 10 per cento autoprodottrici, 1,77 per cento Perovio dello Stato. Secondo la legge in discussione, l'ENEL non assorbirebbe le fonti di energia delle Ferrovie dello Stato, né quelle degli autoprodottrici, fino al consumo massimo di 10 milioni di KW-ore annuo.

Della Società «Finelétrica» che fa parte dell'IRI e ha un capitale sociale di 90 miliardi di lire, fanno parte 13 grosse aziende produttrici e distributtrici, delle quali 2 la SIP (Società Elettrica Piemontese) e la SME (Soc. Meridionale Elettrica) in compartecipazione con i privati. Fra le Società partecipanti alla Finelétrica ricordiamo: la Vizzola, la PCE, la Termi, la Trentina di Elettricità, l'Idroelettrica Tevere, la Senn, ecc.

Delle 819 imprese elettrocomunali, soltanto una ventina hanno azioni quotate in Borsa, come ognuno può rilevare dai listini quotidiani che appaiono sulla stampa. Il valore del capitale nominale delle azioni delle Società, con titoli quotati in Borsa si aggira sui 1100 miliardi; rapportati alla quotazione media degli ultimi anni, si particolare, ricostruendo un valore vicino a quello che le azioni avrebbero avuto se non fosse in corso il provvedimento di nazionalizzazione, cioè con un reddito medio delle azioni del 2,3 per cento, il valore rimarrebbe delle azioni (solo per quelle quotate in Borsa) si aggirerebbe sui 2000 miliardi complessive le azioni della «Finelétrica».

E' facile arguire l'importanza e complessità del problema in discussione. L'entità degli impegni ai quali lo Stato andrà incontro e le perplessità di coloro che affermano — con serenità di giudizio — che una migliore unificazione ed articolazione dell'energia elettrica si potrebbe fare senza dover statizzare — nel 1962 — un settore così delicato ed importante. E'

noto, del resto, che per accordi intervenuti nel 1956 tra le autorità governative e le imprese elettrocomunali, nelle zone servite da queste ultime sono stati allacciati, entro lo scorso anno a cura e spese delle imprese, tutti i centri e nuclei abitati aventi una popolazione residente di almeno 200 anime. Il servizio è già esteso e si estende anche ad una buona parte dei centri e nuclei aventi una popolazione minima inferiore a 200 abitanti.

La Società elettrica a partecipazione statale (cioè quelle controllate dalla Finelétrica) cui si aggiungono le imprese elettrocomunali per circa un terzo e sul complesso della produzione per circa un quarto, la Finelétrica per i due primi quadrienni di sviluppo 1956-59 e 1959-62 ha preventivato un finanziamento di 300 rispettivamente 325 miliardi (di 45 miliardi costerà soltanto la centrale nucleare di Garigliano) alla Senn alle foci del Garigliano. Si tratta quindi di un fabbisogno di capitale liquido —

oltre all'autofinanziamento — di 75-81 miliardi all'anno di capitale fresco da reperire sul mercato.

Secondo i calcoli dell'ing. Lombardi, il bilancio del nuovo Ente statale consentirebbe un autofinanziamento annuo di circa 150 miliardi con un fabbisogno di 70 miliardi all'anno di capitale da reperire sul mercato.

Gianni Bartoli

Onoranze in Germania a un eroe italo-americano

Francforte, 20. I genitori e la sorella di un americano di origine italiana, morto eroicamente sul fronte tedesco durante l'ultima guerra, sono giunti oggi in Germania per presenziare alle onoranze in onore del loro congiunto, in programma a Mannheim.

Si tratta di Dan Vito Spinelli, figlio di Dan Vito Spinelli, di famiglia italo-americana, che fu ucraino e tedesco, verrà sepolta una lapide che porterà inciso il nome dell'eroe.

congiunti italo-americani, Domenico Vito Spinelli, morti falcidiati da proiettili tedeschi mentre cercava di salvare quattro commilitoni feriti, presso Wilsbachin (Germania meridionale), il 14 aprile 1945. Il Governatore della città di Mannheim, la stella d'argento alla memoria, e nel 1948 la caserma dell'Esercito USA a Mannheim prese il suo nome.

Alle cerimonie parteciperanno anche tre nipoti di Spinelli, rimasti in Italia, e due cugini emigrati in Germania. Gli Spinelli sono originari di San Michele (Bari). Il viaggio dei genitori e della sorella dello eroico soldato italo-americano è stato reso possibile da una colletta organizzata fra i militari del 180 Battaglione stivatore di stanza a Mannheim. Qui, domenica prossima, avrà luogo una solenne cerimonia commemorativa e l'incisione della lapide che porterà il nome dell'eroe.

ERA UNO DEI DIECI MIGLIORI MEDICI DEL MONDO

Morto come un eroe il chirurgo De Gasperis

In forma semplicissima le esequie, inumato in una fossa comune - La medaglia d'argento al V.C. consegnata alla madre

Milano, 20. Si sono svolte stamane, presso il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio on. Umberto Delella, in rappresentanza del Governo, i funerali dell'ingegner De Gasperis, primo della divisione chirurgia cardiaca dell'Ospedale maggiore, morto mercoledì sera all'età di 52 anni, stroncato da un male inguaribile. I suoi studi e gli interventi di successo condotti nel campo della chirurgia profonda, lo avevano imposto alla attenzione generale ed era considerato fra i dieci migliori medici del mondo.

La salma del chirurgo, composta nella camera ardente allestita presso la camera mortuaria dell'ospedale, è stata vista da numerosi personalità, primari, clinici, non che da persone che ebbero salva la vita grazie a un suo intervento. Le esequie si sono svolte — per espressa decisione dell'Ente — in forma semplicissima. Un corteo, preceduto dal Gonfalone dell'Ospedale maggiore, ha per-

corso i viali interni dell'Ospedale, passando davanti alla divisione di chirurgia cardiaca, dove dal 1956 sono stati compiuti dal primario prof. De Gasperis e dai suoi collaboratori oltre 2.500 interventi di chirurgia cardiaca e polmonare. Hanno seguito il feretro due fratelli dello scomparso e la madre, signora Maria, il Sottosegretario Delella, il Prefetto Spasiano, le autorità cittadine, sanitari ed estimatori. Davanti alla cappella si è svolta una breve cerimonia, aperta dal prof. Benedetto Antonini, primario chirurgo della divisione «Poma», il quale ha espresso il profondo cordoglio dell'Ospedale maggiore, di tutto il suo personale, dei collegi e dell'intero mondo medico, ricordando anche l'attività scientifica del grande chirurgo.

Il Sottosegretario on. Delella Fave ha quindi dato lettura, a nome del Governo, della pergamena per il conferimento della Medaglia d'argento al Valor Civile, concessa dal Presidente della Repubblica. Dopo aver rilevato che questo documento rappresenta il riconoscimento più alto che, sul piano ufficiale, lo Stato ha inteso dare ai meriti insigni e alle eccezionali benemerite del prof. Angelo De Gasperis come cittadino, come uomo e come scienziato, Delella Fave ha detto: «Il significato di questo riconoscimento va oltre i limiti della pura utilità, anche se espressa in termini così alti e solenni, per attingere le radici stesse dell'umana società e del vivere civile».

«Poche volte nella storia degli uomini — ha proseguito il Sottosegretario — è dato di contemplare, ammirati e commossi, personalità così eccezionali come quella di Angelo De Gasperis, che raggiunge le vette più alte dell'eroismo e dell'umanità. Quel tanto, infatti, di istintivo e di passionale che quasi sempre circonda la figura dell'eroe, è scomparso completamente dalla vita e dall'opera di Angelo De Gasperis, bruciato da una consapevolezza lucida e terrificante, che nella scienza aveva trovato la puntuale certezza di ogni diagnosi e di ogni previsione. E quando si pensi che diagnosi e previsioni su se stesso prima che sugli altri egli esercitò e sperimentò con spietata lucidità, fino a prevedere i modi e i tempi della sua morte, si deve riconoscere che egli ha saputo vivere e dominare il dramma più terribile che possa toccare ad un uomo. Dopo aver rilevato che «ancora più alto è salito il suo eroismo» e che «la vita che egli ha accettato in sì tragiche condizioni, l'ha vissuta come pochi potrebbero e saprebbero viverla», l'on. Delella Fave ha ricordato che «egli l'ha spesa per gli altri fino alla fine» e che «soltanto a se stesso egli non ha dato nulla ed ha negato tutto, e giusto, dunque — ha concluso Delella Fave — che il Governo raccogliesse in un documento di solenne riconoscimento tutto quello che il prof. De Gasperis ha donato a tutti noi, per consegnarlo all'affetto dei suoi cari e alla riconoscenza delle future generazioni».

L'on. Delella Fave ha quindi consegnato la medaglia d'argento e la pergamena nelle mani della madre dello scomparso chirurgo. Dopo le esequie, celebrate dal rettore vicario dell'Ospedale maggiore mons. Carboni, il feretro è partito per il Cimitero maggiore. Qui il prof. De Gasperis è stato inumato in una fossa del campo comune, come egli stesso aveva disposto.

L'ultimo emulazione di una serie cospicua è stato il senatore pensionato Pietro Galimberti. L'intervento è durato sei ore: una serie infinita di minuti, durante i quali il professor De Gasperis si è imbatuito a tu per tu con la morte davanti al corpo di un ammucchiato tenuto in vita praticamente da una macchina. Raggiunto il microscopio, il primario ha innestato il già sperimentato «Paemak» ed ha ricucito: in questa fase il cuore di Pietro Galimberti si è arrestato per la seconda volta, per un congruo numero di secondi. Sotto i bisturi del professor De Gasperis, poi, per la seconda volta, è tornato alla vita. E continua a vivere.

C. M.

Tre sorelline morte nell'incendio della loro casa

Atene, 20. Nella città di Janina, tre sorelline di 12, 9 e 2 anni, sono perite in un incendio divampato nella loro abitazione. La tragedia è stata questione di attimi. I genitori, dopo essere riusciti, passando attraverso le fiamme, a salvare tre altri figli, che dormivano con le piccole vittime nella stessa stanza, hanno dovuto rinunciare a un secondo tentativo data la violenza delle fiamme e l'intenso calore.

Secondo la polizia, le bimbe non avrebbero perso la vita se la dislocazione della casa non avesse impedito ai vigili del fuoco di raggiungerla.

Diventa con un matrimonio cugino di Papa Roncalli

Parigi, 20. Un impiegato parigino, il signor Chapeau, diventerà fra due settimane cugino del Papa. Egli deve infatti unirsi in matrimonio con Rina Roncalli, una soprano che canta nella compagnia del «Capitole» di Tolosa e che è cugina di terzo grado di Giovanni XXIII. Rina Roncalli appartiene a un ramo cadetto della famiglia, trasferito nella provincia di Bergamo nella Linguadoca nel 1927.

La Amburgo-Basilea aperta ieri al traffico

Friburgo, 20. L'autostrada Amburgo - Francoforte Basilea è terminata. Questa mattina il Ministro delle comunicazioni della Germania federale Hans Christoph Seehorn ha aperto al traffico, nelle vicinanze di Friburgo, l'ultimo tronco di questa via di comunicazione lunga circa mille chilometri che, attraversando la Germania da Nord a Sud, consente un rapido collegamento tra la Scandinavia e la Svizzera.

I piani per la costruzione di questa autostrada, battezzata «Hafraab» dalle prime sillabe delle città collegate, risalgono al 1933, ma la loro realizzazione si è avuta soltanto negli ultimi 15 anni.

CINQUEMILA MEDICI DI SETTANTA NAZIONI RIUNITI A MOSCA

La scienza sta per risolvere il quesito angoscioso del cancro

Fattori climatici, tenore di vita, tabacco, influenze professionali: saranno passati in rassegna gli ultimi progressi conseguiti nelle ricerche sulle cause della malattia

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE Mosca, 20.

Cinquemila fra i migliori specialisti in tema di cancrologia sono riuniti da oggi per un congresso internazionale destinato a protrarsi fino alla fine della prossima settimana. I lavori del congresso si tengono nel grande Palazzo dei Congressi, situato nel cuore del Cremlino, dove sono terminati, la settimana scorsa, i raduni del congresso mondiale del disarmo. L'apertura formale del congresso di cancrologia — cui partecipano ufficialmente rappresentanti di settanta nazioni — avrà luogo oggi domenica: ma già ieri ed oggi (e domani) i delegati si sono riuniti per la preparazione pratica del congresso, e più di 100 delegati hanno già stampato le prime fra le duemila circa relazioni che saranno man mano presentate al simposio.

Diversi scienziati hanno tenuto a ieri il russo Shabad, oggi un esponente del mondo scientifico inglese — conferenze stampa per la prima esposizione delle nuove teorie che saranno poi vagliate al congresso. «Centinaia di scienziati nell'URSS», ha detto il professor Nikolai Blokhin — sono impegnati in una serie di esperimenti e di studi specifici, miranti a far luce sul problema delle origini del cancro, e i dati raccolti da queste schiere di studiosi, parte dei quali vengono aggregati a spedizioni che lasciano l'URSS, perché riportino in patria elementi di ricerca nei luoghi più diversi, vi è l'affermazione, che riteniamo scientificamente corretta, che il cancro è una delle malattie maggiormente soggette a fattori ambientali. La causa si concorda nel dimostrare che lo sviluppo del tumore varia a seconda del clima, del tenore di vita, dei fattori professionali e di altre influenze tipicamente ambientali. Blokhin ha anche accennato, ma con pochi dati e senza scendere ad esemplificazioni, ad applicazioni pratiche di preparati anticancerogeni, sperimentati nell'URSS».

Un altro russo, il professor Lev Shabad, aveva fornito alla stampa, ieri, informazioni su alcune risultati di studi di ricercatori russi sul rapporto fumo-cancro. Secondo tali studi, un individuo che fuma poco, ha le stesse probabilità di contrarre il cancro di un forte fumatore in altri termini, il fumo ha un'incidenza nella genesi del cancro (o quanto meno esiste una certa correlazione tra fumo e cancro), che però non è proporzionale al totale del tabacco fumato. Un individuo può fumare «forte» per 40-50 anni, senza correre il rischio di ammalarsi di cancro per questa sola causa.

Secondo Shabad, un fumatore che consumi sigarette in alta misura per 40-50 anni, assorbe complessivamente tanti milligrammi di agenti cancerogeni quanti ne assorbono gli abitanti delle città per lo smog e il gas di scarico. Vi è poi per Shabad una marcata differenza, nelle probabilità di contrarre il cancro, a seconda del modo di consumare il tabacco: il tabacco delle sigarette (e sono dati già scontati) è il più pericoloso, massime per l'insorgere del cancro polmonare. Il tabacco da pipa è meno pericoloso, e il tabacco da sigaro il meno pericoloso di tutti. Secondo lo scienziato sovietico, nel fumo del tabacco c'è presente, sia pure in quantità ridottissima, un agente cancerogeno indubbio: il 34 benzo(a)pirene.

E' curioso notare che parte delle conclusioni di Shabad coincidono esattamente con i risultati annunciati oggi a Londra su «Lancet» (e contenuti in una relazione inglese che sarà letta durante i lavori) del cancrologico britannico professor R. D. Passey: questi, al termine di minuziosi esami su 499 cancerosi, ha affermato che la differenza tra i forti e i

deboli fumatori, è minima in sede statistica. Nel gruppo, la età media di inizio del tumore era di 17 anni, la media quotidiana fumata era di 23 sigarette, l'età media dell'insorgenza del cancro è di 57 anni. Passey ha sottolineato che nel Sudafrica, dove gli uomini sono stati assai meno fumatori, la mortalità per tumori è relativamente elevata: i sudafriani muoiono cioè di cancro, pur fumando moltissimo, molti anni più tardi rispetto ad esempio ai danesi, che fumano meno di un terzo rispetto ai primi. Ciò suggerisce che, a parte il fumo, fattori climatici e di altra natura abbiano un peso preminente nell'aumento della mortalità del cancro polmonare.

Il congresso mondiale sul cancro è l'ottavo che si tiene dal 1933. Vi partecipano anche studiosi italiani, con un complesso di 134 persone. La delegazione americana conta settanta membri. Il presidente dell'Accademia russa delle scienze mediche, Blokhin ha dichiarato: «La scienza è ormai nello stadio in cui il problema del cancro sta per essere risolto. Blokhin ha comunque aggiunto con un sorriso: «Naturalmente, non so se riusciremo a risolverlo nel corso di questo congresso...».

Lo stesso ottimismo, per quanto riguarda i prossimi sviluppi degli studi sul cancro è condiviso dal prof. Achille Mario Dogliotti, accademico dell'URSS, giunto a Mosca da qualche giorno nel quadro degli scambi previsti dall'accordo culturale in atto fra l'Italia e l'Unione Sovietica. Il prof. Dogliotti non fa parte della delegazione italiana al congresso, ma par-

teciperà ai lavori e svolgerà da parte sua alcune relazioni. In particolare egli riferirà sulla distruzione della ipofisi mediante l'azione di un raggio (il raggio radioattivo) nella cura del cancro. E' possibile che il chirurgo italiano parli anche, sempre nel campo delle terapie dei tumori maligni, della circolazione d'organi, procedimento che consiste nell'isolare la circolazione sanguigna in un organo, in modo da poter introdurre in esso sostanze radioattive che colpiscono il tumore risparmiando il resto del corpo.

Il prof. Dogliotti ha già tenuto conferenze e proiettato film scientifici in alcune cliniche di Mosca.

U. P. I.

Un busto del Cellini nel Museo di S. Francisco

San Francisco, 20. Un busto di marmo di Cosimo de' Medici, che si trova nel De Young Memorial Museum di San Francisco, è stato dichiarato opera di Benvenuto Cellini.

Il dott. Ulrich Middeldorf, direttore dell'Istituto di storia dell'Arte di Firenze, ha dichiarato, dopo un attento esame del busto, che «non un semplice copista, ma solo lo stesso artista avrebbe potuto compiere una simile trasfigurazione».

Il busto, il cui valore si fa ascendere ad oltre mezzo milione di dollari, fu acquistato dal Museo quattro anni or sono. Il dott. Walter Heil, allora direttore del Museo, disse subito di essere convinto che il busto rappresentasse un lavoro operato dal celebre scultore fiorentino. Secondo i critici, in-

QUASI ULTIMATO IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO

Puntuali all'appuntamento i minatori italiani e francesi

Dal tunnel del Frejus ai progeggi per la Manica

Torino, 20.

Da qualche giorno, i minatori che lavorano al traforo del Monte Bianco, oltre alle esplosioni che scanzano l'avanzamento sul proprio versante, hanno cominciato a sentire anche quelle che provengono rispettivamente dal versante opposto. Uno spessore di tunnel di circa 300 metri separa infatti le squadre italiane da quelle francesi. Sul versante italiano, malgrado una lunga serie di imprevisti e gravissime difficoltà, le squadre procedono da qualche mese a tempo di record, per cui probabilmente si troveranno puntuali all'appuntamento (dato il 15 agosto) con i francesi, di fronte al sottile strato di roccia che rappresenta il diaframma della lunga e grandiosa opera.

I lavori per il tunnel sotto il Monte Bianco sono dunque giunti nella fase finale. I due gruppi dovrebbero riunirsi nella prima quindicina di agosto. Quando cadrà l'ultimo diaframma, una violenta corrente d'aria attraverserà la galleria, dove fin da ora si è lavorato ad una temperatura di trenta gradi.

La strada che attraversa il Monte Bianco sarà però praticabile solo fra un anno. Prima di aprirla al traffico, debbono infatti essere completati i lavori per i condotti di aerazione, e posti di soccorso, per il passaggio di cavi telefonici e l'impianto d'illuminazione.

Il complesso carattere delle difficoltà amministrative non esclude tuttavia la possibilità che i primi cantieri preparatori vengano creati nel corso dell'estate del 1963. Nell'opinione di tutti i tecnici interessati al progetto, il maggiore ostacolo da superare è di carattere

finanziario: infatti il costo previsto del tunnel è di circa 1500 milioni di nuovi franchi, mentre quello del ponte si aggirerà attorno ai 240 milioni di nuovi franchi.

Si prevede che i Governi interessati non formularanno serie obiezioni tecniche nei confronti dei due progetti. Ma è più che probabile essi esiteranno ad approvare lo stanziamento di somme così elevate, anche se i progetti prevedono che i Governi di Parigi e di Londra sottoscriveranno ciascuno un quarto soltanto della somma totale, mentre l'altra metà verrà sottoscritta da vari investitori.

Il preventivo prevede una spesa di circa 15 milioni di franchi leggeri, da ripartirsi in parti eguali tra i due paesi interessati. Il tunnel, lungo chilometri 12,176, andrà dal 1146 metri di Modane al 1290 di Bardonecchia.

Infine un terzo grandioso progetto che interessa l'intera Europa: un ponte o un tunnel attraverso la Manica. Da Parigi si ha notizia che la relazione del comitato franco-britannico incaricato di stabilire i progetti verrà sottoposta ai due Governi interessati soltanto in ottobre, cioè con un ritardo di tre mesi al previsto. Quindi i rispettivi Parlamenti dovranno ratificare le convenzioni che saranno eventualmente concluse fra la Francia e la Gran Bretagna.

Il complesso carattere delle difficoltà amministrative non esclude tuttavia la possibilità che i primi cantieri preparatori vengano creati nel corso dell'estate del 1963. Nell'opinione di tutti i tecnici interessati al progetto, il maggiore ostacolo da superare è di carattere

Calzaturificio di VARESE

Saldi

Grande vendita di fine stagione: ora potete acquistare i migliori modelli VARESE con

SCONTI DAL 30% AL 50%

NON PERDETE QUESTA OCCASIONE

Negozi di TRIESTE - Via Dante 3 - Telefono 38621

LICEO, ISTITUTO TECNICO, SCUOLA MEDIA ALL'ISTITUTO ROSENBERG DI SAN GALLO Internato maschile e pensionato femminile nella Sezione Italiana legalmente riconosciuta del Collegio Internazionale fondato nel 1889. Piccole classi, preparazione agli esami di riparazione e per il recupero di anni scolastici. Si inviano programmi richiedendoli alla Direzione ROSENBERG, SAN GALLO (SVIZZERA)

CORSI DI TEDESCO FRANCESE ED INGLESE SPORT CORSI ESTIVI DA LUGLIO A SETTEMBRE

climatizzate la vostra estate con fresco

terital



Il nome "Terital" è marchio depositato di proprietà della Benita Biondini

© della pubblicazione 55-4-100

terital-lana 55% 45% terital-cotone 65% 35% terital-lino 65% 35%

abiti estivi, perfettamente aerati, inguالبibili per "natura", facili da pulire, convenienti nel prezzo perché durano molto di più

terital, veste meglio!

RHODIATOCE

FIBRE NUOVE PER TEMPI NUOVI

L. Appia Zagato
L. Appia Zagato
L. Appia Zagato
L. Appia Zagato
Fiat 1100 Zagato
Fiat 1100 Zagato
Fairthorpe E.
Flat 1100 S

[illegible]

Porsche Carrera
Porsche
Maserati
Triumph TR-3A
L. Aurelia
A.R. 1900 SS
L. Aurelia
Porsche Carrera
L. Flaminia
L. Flaminia
Osca
L. Flaminia

[illegible]

Stanguellini
Junior Trivella
Lola Ford
Foglietti
Fiat Branca
Lotus

Fiat Branca
Lotus
Fiat Branca
Lotus
Cooper
Junior BB
Lola
Junior Poggi
Junior BB
Lotus

Detomaso
Cooper
Stanguellini
DKW Hartman
Cooper



SERVIZI DALL'INTERNO E DALL'ESTERO



Lima: Ancora una immagine del colpo di stato nella capitale peruviana. Reparti di polizia occupano il palazzo presidenziale dopo la destituzione e l'arresto di Manuel Prado

MANCATO ATTERRAGGIO DI FORTUNA IN THAILANDIA

26 morti in un «Comet» precipitato nella boscaglia

Qualche minuto prima del disastro l'aereo aveva comunicato di trovarsi in difficoltà e si preparava a scendere a Korat

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

Bangkok, 20. Solo nel tardo pomeriggio di oggi le pattuglie di soccorso, che procedevano via terra, hanno potuto raggiungere i resti di un grande «Comet IV», delle linee aeree della RAU, precipitato ieri in una zona boscosa, circa 150 chilometri a Nord-Est di Bangkok. Come già avevano accertato i ricognitori, che avevano avvistato i resti dell'aereo dall'alto, e gli elicotteri, che successivamente pur senza poter atterrare per l'assenza di spiazzi — si erano soffermati a lungo pochi metri sopra i rotti, nessuno si è salvato dei ventisei a bordo del «Comet». I morti comprendono diciotto passeggeri e otto membri dell'equipaggio: tra questi ultimi, una hostess — Aida Khaleel — era molto nota in Egitto, per essere stata una amica vincitrice di tornei internazionali di bellezza, prima di dedicarsi al lavoro sugli aerei di linea. Gli otto dell'equipaggio erano tutti egiziani.

Da ieri sera, quando il «Comet» aveva improvvisamente

interrotto le trasmissioni radio, dopo aver chiesto alla torre di controllo di Bangkok l'autorizzazione a un atterraggio di emergenza, erano in corso le ricerche del grande apparecchio scomparso. Il primo avvistamento era stato effettuato da un aereo militare americano della base di Korat, dove stazionano circa tremila soldati statunitensi. Poco dopo, la notizia del rinvenimento dei resti dell'apparecchio fu mandata ancora la certezza assoluta che si trattasse del «Comet» scomparso, due elicotteri della aviazione americana raggiunsero il punto segnalato, scendendo fino a sfiorare gli alberi, identificavano definitivamente il «Comet» e accertavano che non vi erano, purtroppo, superstiti.

L'inchiesta sulle cause del disastro è già in corso. Quanto si sa fin qui induce a ritenere pressoché certo un preciso guasto, avvertito dall'equipaggio, di cui la richiesta di un permesso di atterraggio formulato a Bangkok, la quale

arriovava all'aeroporto di Korat, il più vicino al punto in cui si trovava il velivolo in difficoltà. Korat, prendeva contatto col «Comet», poi le trasmissioni si interrompevano 4 minuti prima del previsto atterraggio: era l'istante in cui l'aereo si schiantava a terra.

Dei passeggeri (fra essi un marinaio tedesco), sedici erano saliti a bordo a Hongkong, due a Tokyo. Sei altre persone avrebbero dovuto prendere il «Comet» a Bangkok e posare quindi dire di averla scampata bella. L'aereo era in viaggio sulla rotta fra Tokyo e il Cairo. Aveva fatto l'ultimo scalo a Hongkong. Tre passeggeri, oltre al tedesco, tre americani e un filippino. Tre giornalisti erano a bordo: il giapponese T. Ichikawa, caporedattore agli esteri dell'Asahi Shimbun, il cinese Liu Penhui, direttore del mensile «Orizzonte orientale», e K. P. Pillai, un indiano, vicedirettore del «South China Morning Post». Gli americani sono tre membri della famiglia Gibbard. Il tedesco ha nome J. Hesse.

«ECCELLENTE», LA QUALITA' DELLA RICEZIONE

Trasmesse con il «Telstar» le prime immagini a colori

Alle 20 di lunedì il collegamento TV con l'America

Londra, 20.

Il Ministero britannico delle Telecomunicazioni ha annunciato che poco dopo la mezzanotte sono state ricevute a Goonhilly le prime immagini a colori trasmesse da Andover, nel Maine, via «Telstar». La qualità della ricezione è stata eccellente. Dopo pochi minuti di trasmissione, il procedimento è stato invertito e la stazione di Goonhilly ha trasmesso a sua volta delle immagini a colori. Non si è trattato di film, ma di immagini fisse come quelle usate dalla televisione per la messa a punto dei programmi a colori.

A Washington la Casa Bianca ha annunciato che i telespettatori europei potranno seguire alla televisione la conferenza stampa che il Presidente Kennedy terrà lunedì, per soli 12 minuti, a partire dalle 20.04 (ora italiana). Il capo dei servizi stampa della Casa Bianca, Salinger, ha precisato che, a quanto gli risulta, il Presidente non farà alcuna particolare dichiarazione per l'occasione. La ripresa televisiva avverrà quattro minuti dopo l'inizio della conferenza stampa ed entrerà subito nel vivo della discussione. Di solito il Presidente Kennedy apre le sue conferenze stampa facendo delle dichiarazioni introduttive sugli argomenti che intende trattare, quindi inizia lo scambio delle domande e delle risposte con i giornalisti.

Anche a Roma si conferma che le prime immagini televisive trasmesse dall'America dal satellite «Telstar» giungeranno sui teleschermi italiani qualche minuto dopo le ore 20 di lunedì 23. Il programma dedicato all'eccezionale collegamento avrà inizio alle ore 20 precise per consentire di illustrare ai telespettatori il significato dell'avvenimento e gli aspetti tecnici e organizzativi della trasmissione. Non sono esposti dal redattore capo per le telecronache, Luca Di Schiena, il collegamento vero e proprio durerà circa 15 minuti.

Oltre alla conferenza stampa di Kennedy non si sa finora quali saranno le immagini che

giungeranno dall'America. Si sa invece che il programma, per la prima volta, è stato concordato dalle reti principali televisive statunitensi e che sarà trasmesso da 600 stazioni americane. Le immagini saranno ricevute, attraverso il satellite, simultaneamente dalle due stazioni di Plouzanet, in Bretagna, e di Goonhilly Downs, in Inghilterra. Dalle due stazioni saranno convogliate al centro di conversione di Londra, che provvederà a selezionare la migliore e ad inviarla a sua volta al Centro di coordinamento tecnico internazionale di Bruxelles, da dove poi partirà per tutti i Paesi collegati in Eurovisione. La trasmissione giungerà già con il commento nelle principali lingue europee direttamente dall'America per cavo transatlantico. Attraverso il satellite giungerà con le immagini anche il commento in inglese.

Il secondo collegamento quello dall'Europa per l'America avrà inizio alle ore 22.58/45, cioè quando si potrà utilizzare l'orbita successiva di «Telstar». Anche questa trasmissione prenderà il via dal Centro di Bruxelles qualche minuto prima, cioè alle 22.50 con la breve introduzione. Curerà la super-regia l'inglese Aubrey Singer, uno specialista in collegamento TV a grande distanza. L'intero programma europeo sarà trasmesso contemporaneamente anche nella rete Eurovisione. Lo realizzeranno nove Paesi, Austria, Belgio, Francia, Germania, Inghilterra, Italia, Svezia, Svizzera e Jugoslavia, che utilizzeranno complessivamente oltre 50 telecamere. Di queste, 11 sono italiane e trasmetteranno immagini per quasi 5 minuti su 18 previsti per l'intero programma. Le immagini italiane, come è già stato reso noto, riguarderanno la Cappella Sistina e il suo celebre coro per l'1157. La FAO e il Teatro delle Terme di Caracalla in Roma, da dove, per un minuto e mezzo, verrà trasmesso un brano di «Tosca» di Giacomo Puccini. Altri 25' del collegamento saranno dedicati a una visione del Colosseo, mentre per 95 secondi complessivi giungeran-

no invece da Mazarò, nei pressi di Taormina, alcune sequenze di una pesca notturna.

Mikoyan a Giakarta

Giakarta, 20.

Il Vicepresidente del Consiglio sovietico Mikoyan è arrivato questa mattina a Giakarta, su invito del Presidente Sukarno. Il Primo Ministro indonesiano Kartawidjaja, in una allocuzione pronunciata all'aeroporto, ha sottolineato gli stretti legami di amicizia che uniscono i popoli e i Governi dell'URSS e dell'Indonesia.

Il Vicepresidente del Consiglio sovietico è accompagnato dal Viceministro degli Esteri, Firsirotu, dal vicedirettore del Comitato statale per gli Affari economici esteri, Sergeev, e dal capo della Sezione Sud-Est asiatica del Ministero degli Esteri, Jistiakov.

PESSIMISMO AD ALGERI SULL'EVOLVERSI DELLA CRISI

Favorevoli a Ben Bella i capi delle «Wilayas»?

Anche il Presidente Fares ha fatto visita al «ribelle» Un primo contingente di «piedi neri» torna in Africa

DAL NOSTRO CORISPONDENTE

Parigi, 20.

Le prime notizie giunte a Parigi sulla riunione dei capi delle «Wilayas», chiamate a pronunciarsi sul conflitto che oppone le fazioni di Ben Khedda e di Ben Bella, confermano l'impressione che il «ribelle» di Tlemcen abbia riportato una vittoria sui «moderati» del GP RA. Divenuti arbitri della situazione, i militari dell'ALN hanno proposto il superamento della crisi mediante la costituzione di un ufficio politico, che dovrebbe comprendere i «capi storici» della rivoluzione, ossia Ben Bella, Rabah Bitat, Khider, Boudiaf, Ali Ahmed e Belkacem Krim. Rabah Bitat e Khider sono favorevoli a Ben Bella, gli altri appar-

tengono alla tendenza moderata. L'ufficio politico (una sorta di «reggenza», incaricata di riportare il nazionalismo algerino alle sue origini rivoluzionarie) dovrà preparare la trasformazione dell'FLN in partito politico; inoltre, studiare i problemi della riconversione dell'Armata di liberazione. Si tratta sostanzialmente della proposta che Ben Bella aveva fatto approvare dal «Parlamento della rivoluzione» nel maggio scorso, a Tlemcen, e che Ben Khedda e i suoi sostenitori avevano respinto. Il consiglio delle «Wilayas» avrebbe anche indicato l'ex «Premiere» Ferhat Abbas come futuro Presidente della Repubblica.

Che la situazione volga al peggio per Ben Khedda è confermato dalle voci pessimistiche raccolte questa sera ad Algeri, dove fonti vicine al Primo Ministro hanno dichiarato che una soluzione di compromesso, redatta dai comandanti partigiani delle «Wilayas», non è stata ancora accettata né ad Algeri né a Tlemcen: «Le cose non vanno bene» ha detto la fonte.

Un altro fatto nuovo, che dimostra la crescente autorità di Ben Bella, è la visita resagli oggi dal Presidente dell'Esecutivo provvisorio, Abderrahmane Fares. L'incontro è avvenuto in una località prossima a Tlemcen, presente anche l'ex Presidente del GPRA Ferhat Abbas, il quale com'è noto — ha preso posizione per i «moderati». Fares si sarebbe presentato in veste di mediatore, insistendo perché il conflitto venga risolto al più presto, affinché si possano affrontare finalmente i problemi più urgenti, a cominciare dalla crisi economica che sta assumendo proporzioni allarmanti. Una settimana dopo il suo ingresso trionfale a Orano, Ben Bella può contare sull'appoggio dell'ex Premier Ferhat Abbas, del Ministro dimissionario Khider, del Ministro delle Finanze del GPRA A. Francis, del col. Boumedienne e della maggior parte dei capi militari; infine, del negoziatore di Evian, Boumedien, diventato suo portavoce.

A Parigi, non si è più sicuri che le elezioni per la Costituente algerina possano svolgersi il 12 agosto, come previsto. Dipenderà, ovviamente, della rapidità con cui la crisi dell'FLN sarà risolta. Le preoccupazioni delle autorità francesi sono rivolte adesso alla soluzione del problema dei rampolli. Si cerca, inoltre, di fare opera di persuasione perché funzionari, tecnici e insegnanti tornino in Algeria. Soltanto la loro presenza nella colonia potrà garantire, infatti, la rea-

lizzazione degli accordi sulla

cooperazione stipulati a Evian. Oggi, per la prima volta dopo mesi, una nave ha fatto rotta da Marsiglia verso Algeri, con un contingente di 1.325 «piedi neri» decisi a tornare in Algeria. Il fatto viene salutato con soddisfazione, anche se le notizie dei frequenti rapimenti di europei in Algeria suscitano diffuse inquietudini. L'FLN, comunque, ha dato ordine di punire severamente chiunque usi violenza agli europei, o contravenga alle disposizioni delle autorità. Sette musulmani che alimentavano il «mercato nero», sono già stati giustiziati a Orano.

A Marsiglia e negli altri centri del Sud-Ovest continua tuttavia la difficile opera della polizia per arrestare l'ondata di banditismo, che è coincisa con il rientro, insieme ai «piedi neri», degli attivisti e dei capi dell'OAS. Anche oggi si sono lamentate rapine a mano armata a Marsiglia e a Cannes. I rinforzi di polizia giunti dalla regione parigina hanno arrestato decine di persone sospette.

Il Ministero degli Affari Esteri francese ha comunicato questa sera che la Francia e la Tunisia hanno deciso di ripristinare le relazioni diplomatiche che sospese lo scorso anno al momento del conflitto di Biseria. Il comunicato ufficiale precisa: «In seguito alla visita a Parigi del Segretario di Stato alla Presidenza della Repubblica tunisina, Bahl Ladgham, i Governi francese e tunisino hanno deciso di ripristinare le relazioni diplomatiche fra i loro due Paesi e di procedere allo scambio d'ambasciatori».

U. R.

STRAUSS RIMANE nel Governo tedesco

Bonn, 20.

Un portavoce ufficiale ha reso noto stasera che il Cancelliere Adenauer ha deciso di non rimuovere Franz Joseph Strauss dalla carica di Ministro federale della Difesa. La decisione è stata presa dopo un colloquio di due ore e mezzo fra Adenauer, Strauss e quattro esponenti della Federazione bavarese della Democrazia cristiana. Era corsa voce che Strauss, irritato dal rifiuto posto da una commissione parlamentare che non intendeva prosciogliere incondizionatamente da ogni responsabilità nel costoso affare Fimag, stava esaminando l'opportunità di lasciare il Governo federale e di presentarsi candidato al posto di Ministro-Presidente della Baviera.

TRE MORTI E NUMEROSI FERITI A CUPRAMONTANA

Accende un fiammifero e crolla la casa di tre piani

La sciagura provocata da una fuga di gas

Jesi, 20.

Tre persone sono rimaste uccise e numerose altre ferite dallo scoppio provocato da una fuga di gas avvenuto oggi all'alba in una casa di Cupramontana, a circa 15 chilometri da Jesi.

Verso le 4, il venditore ambulante Flavio Torelli si è alzato come di consueto per recarsi al lavoro. Quando egli ha fortunatamente acceso un fiammifero, si è prodotta una violenta esplosione, essendo lo ambiente saturo del gas uscito durante la notte da una bombola. La casa, di tre piani, in ciascuno dei quali alloggiava una famiglia, è andata pressoché completamente distrutta.

La moglie del Torelli, tolta dalle macerie in fin di vita, è morta prima di giungere all'ospedale. Vigili del fuoco, carabinieri e alcuni volontari hanno recuperato i corpi di una bambina di 4 anni e di

sua madre. Altre sei persone, successivamente, sono state trasportate e ricoverate in ospedale.

La sorella di Flavio Torelli, 24 anni, è l'unica persona rimasta illesa: è stata trovata, non appena svegliata dall'esplosione, nel proprio letto in bilico su un angolo del pavimento di una stanza del terzo piano, rimasta parzialmente indenne.

Sul posto si sono recati per i provvedimenti del caso il Prefetto e il Questore.

U Thant disperato delle sorti del Congo

Helsinki, 20.

Il Segretario generale ad interim delle Nazioni Unite U Thant ha dichiarato di non essere riuscito a unificare il Congo a causa del «gruppo di pagliacci» che governa il Katanga.

Piando ad una conferenza stampa al termine di una visita di tre giorni in Finlandia, U Thant ha dichiarato che il Presidente Tschombe un giorno porta delle «Nazioni Unite» e il giorno dopo le attacca, e ha aggiunto: «Da sette mesi, sto facendo del mio meglio per risolvere pacificamente la controversia tra Elisabethville e Leopoldville, per far proseguire i negoziati. Finora i miei sforzi non sono stati coronati da successo. Alla luce di tale situazione, non so proprio che cosa posso fare per raggiungere un accordo con un simile gruppo di pagliacci».

Pozzo metanifero a Bona

Enna, 20.

Oggi hanno dato esito positivo le ricerche al pozzo metanifero denominato «Galliano n. 8», in località San Calogero, lungo la strada provinciale che collega la cittadina di Metano con Agrigento. I lavori di trivellazione avevano avuto inizio nell'aprile scorso.

CHINO ALESSI

Direttore responsabile

Edito da S. E. T.

Stab. Tip. Triest. - Via S. Felice 8

